

PERSEPSI PENUMPANG BUS TRANSJAKARTA (BUSWAY) TERHADAP TARIF DAN HEADWAY

Zulfikri ¹⁾

Badan Litbang Perhubungan Jalan Merdeka Timur Nomor 5 Jakarta Pusat

ABSTRACT

Transjakarta Busway is expected to be a mass public transport that can serve the people of Jakarta especially in reducing the travel time. But over time, the frequency of busway was unable to meet the demand, causing the accumulation of passengers, especially during peak hours. That problem could be overcome by increasing the fleet of buses which is the headway can be shortened, but the tariff must be increase to cover the operating cost. The analysis of the data indicate that for 57.73% of respondents willing to use busway rates to Rp 3,500 with 10-minute headway. If the tariff was raised to Rp 4,000 with 9 minutes headway, only 45.2% of respondents willing to use the busway. In other words, respondents were only considering the rates and did not make headway and indicate that the passenger of busway is mostly who move from other public transport.

Keywords: *Transjakarta, busway, headway, tarif*

PENDAHULUAN

Peningkatan jumlah penduduk di Jakarta menyebabkan aktivitas dan kegiatan masyarakatnya turut bertambah. Hal tersebut menyebabkan kebutuhan akan transportasi yang dapat memfasilitasi aktivitas dan kegiatan juga bertambah. Angkutan umum perkotaan merupakan bagian dari transportasi yang mempunyai peranan yang cukup besar dalam menunjang kegiatan masyarakat kota sehari-hari secara rutin, terlebih sebagian besar warga Jakarta merupakan *captive traveler* atau hanya tergantung pada satu moda saja, dalam hal ini adalah angkutan umum (Haldianto, 2006). Masalah angkutan umum di perkotaan merupakan salah satu masalah dari berbagai masalah transportasi yang ada. Mulai dari tidak sesuainya kapasitas jalan dengan jumlah kendaraan sampai tingkat pelayanan angkutan umum yang kurang menyebabkan kemacetan dan kesemrawutan Jakarta semakin tak terelakkan.

Semakin mendesaknya kebutuhan masyarakat akan transportasi yang cepat, nyaman, dan aman memaksa pemerintah untuk segera menyediakan sarana dan prasarana transportasi yang diinginkan masyarakat. Pada tahun 2004, Pemerintah Provinsi DKI Jakarta meresmikan Bus Transjakarta (*Busway*) sebagai sarana transportasi yang mempunyai sistem tertutup yang penumpangnya hanya dapat naik turun bus pada halte tertentu, sistem tiket berupa tiket untuk sekali jalan, dan memiliki jalur tersendiri di jalan raya. Penumpang dapat dengan nyaman menuju dan meninggalkan halte karena disediakan fasilitas penyeberangan jalan yang landai dan terlindungi oleh atap. Pada mulanya, *busway* diharapkan dapat menjawab kebutuhan masyarakat akan transportasi yang cepat, aman, dan nyaman. Keamanan menggunakan *busway* didesain seaman mungkin dengan tersedianya petugas keamanan setiap halte, pada halte dan jembatan penyeberangan bebas dari pedagang kaki lima. Selain itu, *busway* juga diharapkan dapat meredam kekhawatiran mengenai lama waktu perjalanan (*time travel*) karena telah ditentukan jadwal waktu perjalanan dan jalurnya bersifat bebas

hambatan sehingga akan lebih cepat mencapai tempat tujuan dibandingkan dengan menggunakan mobil pribadi.

Namun, seiring dengan berjalannya waktu, *busway* ternyata tidak mampu mempertahankan kredibilitasnya sebagai sarana transportasi yang dapat diandalkan. Frekuensi *busway* yang melewati satu halte tertentu tidak dapat memenuhi permintaan pengguna sehingga menyebabkan *headway* terlalu lama yang pada akhirnya terjadi penumpukan penumpang di beberapa halte, terutama pada saat *peak hour* yaitu pada saat jam pergi dan pulang kerja.

Berdasarkan latar belakang tersebut, terdapat permasalahan utama dalam pelayanan *busway* yang diharapkan dapat dijawab oleh kajian ini, yaitu untuk mengetahui seberapa besar keinginan membayar (*willingness to pay*) pengguna *busway* apabila terjadi perubahan kualitas pelayanan (frekuensi bertambah sehingga *headway* dapat dipersingkat).

TINJAUAN PUSTAKA

Atribut Pelayanan Sistem Transportasi

Atribut pelayanan merupakan atribut dari sistem transportasi yang akan mempengaruhi kepuasan konsumen, seperti kapan, kemana, untuk apa, dengan moda apa, dengan rute yang mana, melakukan pergerakan atau perjalanan. Konsumen yang berbeda akan mempertimbangkan atribut pelayanan yang berbeda pula, yang mencerminkan perbedaan dalam karakteristik sosial ekonomi dan preferensi. Dalam kenyataan konsumen tidak mempertimbangkan semua atribut pelayanan yang ada pada suatu jenis pelayanan tertentu, akan tetapi hanya mengidentifikasi beberapa variabel pelayanan yang dianggap paling besar pengaruhnya terhadap preferensinya (Manheim, 1979). Manheim (1979) memberikan beberapa contoh atribut untuk pelayanan jasa transportasi.

1. Waktu

- waktu perjalanan total
- keandalan (variasi waktu perjalanan)
- waktu transfer
- frekuensi perjalanan
- jadwal waktu perjalanan

2. Ongkos Pengguna Jasa

- Ongkos transportasi langsung, seperti : tarif, biaya peralatan, biaya dan bahan bakar
- Ongkos operasi langsung lainnya, seperti : biaya muat dan dokumentasi
- Ongkos tak langsung, seperti : biaya pemeliharaan, biaya gedung, atau asuransi

3. Keselamatan dan Keamanan

- Kemungkinan terjadinya kerusakan
- Kemungkinan terjadinya kecelakaan
- Perasaan aman

4. Kesenangan dan Kenyamanan Pengguna Jasa

- Jarak perjalanan
- Jumlah pertukaran kendaraan yang harus dilakukan
- Kenyamanan fisik (suhu, kualitas pengendaraan, kebersihan)
- Kenyamanan psikologis (status, pemilik sendiri)
- Kesenangan lainnya (penanganan bagasi, tiket, pelayanan makan atau minum, kesenangan selama perjalanan, pelayanan makanan, keindahan dan sebagainya)
- Kesenangan perjalanan

5. Pelayanan ekspedisi

- Asuransi kerugian
- Hak pengirisan kembali

Willingness To Pay (WTP)

Willingness to Pay (WTP) adalah kesediaan membayar pengguna atas imbalan terhadap suatu barang atau jasa yang dinikmati. Pendekatan yang digunakan dalam analisis WTP terhadap jasa angkutan didasarkan atas persepsi masyarakat pemakai terhadap tarif jasa angkutan umum. Parameter WTP dapat didefinisikan sebagai besaran rupiah rata-rata yang masyarakat mau keluarkan sebagai pembayaran satu unit pelayanan angkutan umum yang dinikmatinya. Unit pelayanan angkutan umum dimaksud dapat berupa *seat* perjalanan atau kilometer perjalanan.

Besarnya WTP masyarakat terhadap angkutan umum dipengaruhi oleh kondisi ekonomi masyarakat dan juga bergantung pada kondisi sosial budayanya. Dalam permasalahan transportasi WTP dipengaruhi oleh beberapa faktor, di antaranya adalah:

1. Produksi jasa angkutan yang disediakan

Semakin banyak jumlah armada angkutan yang melayani tentunya lebih menguntungkan pihak pengguna;

2. Kualitas pelayanan

Dengan tingkat pelayanan yang lebih baik, pengguna mau membayar tarif yang lebih tinggi;

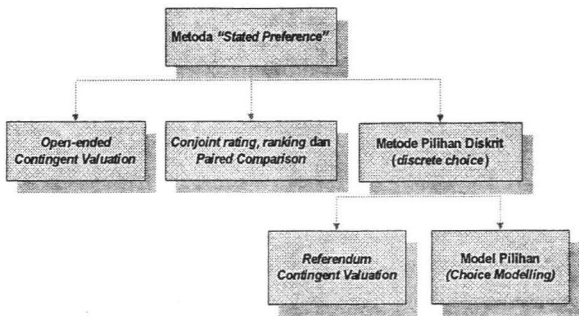
3. Utilitas pengguna:

Jika manfaat yang dirasakan pengguna semakin besar terhadap suatu pelayanan transportasi yang dirasakannya, maka semakin besar pula keinginan membayar terhadap tarif yang berlaku, demikian juga sebaliknya.

Stated Preference

Berbagai macam survei dilakukan untuk mengetahui preferensi konsumen dan nilai ekonomis terhadap barang dan jasa yang ditawarkan produsen. Berbagai macam teknik "*Stated Pref-*

erence" (Centre for International Economics, 2001) disajikan seperti pada Gambar 1 yang masing-masing memiliki kekurangan dan kelebihan.



Gambar 1. Teknik Stated Preference

Headway

Headway dari dua kendaraan didefinisikan sebagai interval waktu/jarak antara saat bagian depan kendaraan melewati suatu titik dengan saat bagian kendaraan berikutnya melewati titik yang sama. *Headway* untuk sepasang kendaraan yang beriringan, secara umum akan berbeda. Ini menimbulkan konsep *headway* rata-rata. *Headway* rata-rata adalah rata-rata interval waktu antara sepasang kendaraan yang berurutan dan diukur pada suatu periode waktu dan pada suatu lokasi tertentu (Morlok, E. 1985).

Pada umumnya, *headway* biasa dibagi ke dalam 2 jenis, yaitu berdasarkan jarak (*distance headway*) dan berdasarkan waktu (*time headway*). Untuk menghitung *headway* bus yang umum digunakan adalah dengan menggunakan *time headway*, karena pertimbangan proses penghitungan yang lebih mudah. Misalkan untuk rute (trayek) dengan waktu perjalanan 1 jam, dioperasikan 10 bus maka *time headway*-nya adalah 60 menit / 10 = 6 menit. Cara lain untuk menghitung *time headway* adalah dengan mencatat waktu kedatangan setiap bus pada rute dan waktu tertentu. Waktu kedatangan bus satu dengan bus lainnya kemudian dirata-ratakan untuk mendapatkan *headway* rata-rata bus pada suatu rute tertentu.

Tarif Jasa Angkutan

Tarif adalah jasa angkutan yang harus dibayar oleh pengguna jasa, baik melalui mekanisme perjanjian sewa menyewa, tawar menawar, maupun ketetapan pemerintah. Harga jasa angkutan yang ditentukan mengikuti sistem tarif berlaku secara umum dan tidak ada ketentuan lain yang mengikat perusahaan angkutan dan pemilik barang atau penumpang. Tarif yang ditetapkan pemerintah bertujuan terutama melindungi kepentingan pengguna jasa dan selanjutnya produsen, untuk kelangsungan usahanya.

Kebijakan Tarif

Kebijakan tarif dapat dipandang sebagai kebijakan multisisi. Di satu sisi dipandang sebagai alat pengendali lalu lintas, di sisi yang lain dapat berarti alat untuk mendorong masyarakat menggunakan kendaraan umum dan mengurangi penggunaan kendaraan pribadi, dan sisi yang lainnya, dapat digunakan untuk mengarahkan perkembangan wilayah dan kota. Pusat kegiatan masyarakat adalah kawasan yang memerlukan persinggungan atau pelayanan angkutan umum, misalnya untuk tujuan wisata, atau yang lainnya.

Tarif harus dapat terjangkau oleh daya beli masyarakat pada umumnya, di samping harus juga memperhatikan kelangsungan dan pengembangan usaha para pengusaha penyedia jasa angkutan. Kebijakan tarif tidak hanya didasarkan pada perhitungan biaya semata-mata, karena didalamnya terkandung misi pelayanan kepada masyarakat. Pendekatan tarif dilihat dari beberapa *stakeholder*, antara lain:

1. Pendekatan Penyedia Jasa

Apabila tarif berdasarkan pendekatan penyedia jasa dimaksudkan untuk menjaga kelangsungan hidup dan pengembangan usaha jasa perangkutan, serta untuk menjaga kelancaran penyedia jasa, keamanan, dan kenyamanan layanan, maka:

- a. Tarif didasarkan atas berbagai biaya yang dikeluarkan, dalam arti menutup seluruh biaya produksi jasa perangkutan dan memperoleh kelebihan berupa laba;
- b. Tarif seharusnya dapat memberikan pendapatan (*revenue*) yang layak bagi penyedia jasa, sehingga upaya pemeliharaan sarana dan prasarana dapat terpenuhi dan pengembalian investasi dapat diwujudkan dalam waktu yang relatif tidak lama;
- c. Untuk investasi yang besar dengan tingkat pengembalian modal yang cukup lama, maka tarif diharapkan dalam jangka panjang lebih tinggi dari biaya marginal;
- d. Tarif diharapkan dapat menumbuhkan alokasi modal yang rasional bagi pembangunan dan pengembangan usaha perangkutan serta mendorong tercapainya pemerataan pembangunan.

Jika penyusunan struktur penyediaan jasa yang efisien dapat dikembangkan ke arah produktifitas setiap jenis jasa yang diperlukan, maka jasa perangkutan dapat dikelompokkan pada setiap pelayanan, sehingga pengklasifikasian tarif sesuai dengan jasa tersebut dapat disusun.

1. Pendekatan Pengguna Jasa

Jika tarif didasarkan pada pengguna jasa dimaksudkan agar tarif tidak terlalu memberatkan pengguna jasa dan memperlancar mobilitas, baik penumpang maupun barang, maka:

- a. Tarif harus rasional, diberlakukan secara umum, layak, adil, dan tidak diskriminatif dalam pengklasifikasiannya;
- b. Tarif diharapkan dapat merangsang peningkatan dunia usaha untuk mendorong pertumbuhan produksi secara menyeluruh;
- c. Tarif diharapkan dapat terjangkau oleh daya beli masyarakat;
- d. Tarif diharapkan dapat membantu perkembangan integritas sosial masyarakat, khususnya bagi angkutan penumpang;
- e. Tarif harus dapat mendorong dan mengembangkan distribusi pemasaran yang luas;
- f. Tarif sebagai unsur biaya pada kalkulasi harga pokok barang diharapkan dapat ditekan sekecil mungkin.

2. Pendekatan Pemerintah

Pendekatan pemerintah yang dimaksud untuk mendorong pembangunan ekonomi serta menjaga stabilitas politik dan keamanan dalam rangka globalisasi, meliputi:

- a. Menjaga keseimbangan antara kepentingan pengguna jasa dan penyedia jasa;
- b. Menunjang tercapainya kesejahteraan sosial bagi masyarakat;
- c. Memperhatikan dan melaksanakan hal-hal yang berkaitan dengan pertumbuhan, penyebaran, dan struktur kependudukan;
- d. Mengendalikan tarif yang dapat menjamin dan mendorong penggunaan sumber daya secara maksimal;
- e. Mengembangkan dan mendorong sarana dengan memperhatikan perkembangan teknologi dalam bentuk konservasi dan diversifikasi energi;
- f. Mencapai keadaan alokasi sumberdaya yang optimum (*optimum allocation resources*) dengan memperhatikan kriteria efisiensi dan pemerataan pembangunan;
- g. Menjaga tingkat pelayanan (*level of service*) dalam rangka peningkatan kinerja layanan jasa perangkutan.

METODOLOGI

Penelitian dilaksanakan di wilayah DKI Jakarta yang merupakan wilayah operasi pelayanan *busway* pada bulan Oktober 2010. Sampel penelitian yang diambil dalam kajian ini adalah para penumpang pada 5 koridor *busway* (Koridor I, II, III, IV dan VI) dengan jumlah sampel untuk masing-masing koridor sebanyak 150 orang seperti tabel 1.

Tabel 1. Distribusi Jumlah Sampel

Koridor	Jurusan	Jumlah Sample (Responden)
I	Blok M-Kota	150
II	Pulo Gadung-Harmoni	150
III	Kalideres-Ps. Baru	150
IV	Pulo Gadung-Dukuh Atas	150
VI	Ragunan-Kuningan	150

Metode Pengumpulan Data

1. Kebutuhan Data Primer

Data primer adalah data atau informasi yang diperoleh secara langsung tidak melalui media perantara, yaitu melalui wawancara dan penyebaran kuesioner kepada responden. Kebutuhan data primer yang terkait dengan kebutuhan analisis pada kajian ini terkait dengan opini (pendapat) pengguna jasa *busway*.

2. Kebutuhan Data Sekunder

Data sekunder adalah data atau informasi yang diperoleh dari studi literatur, sumber-sumber atau instansi terkait. Kebutuhan data sekunder yang terkait dengan kebutuhan

analisis pada kajian ini diperoleh dari operator *busway*, yang terkait dengan kondisi prasarana dan sarana, serta rute *busway*.

Metode Analisis

Bagian pertama kuesioner adalah bagian yang menanyakan kondisi atau keadaan sosial ekonomi responden. Setiap item pertanyaan pada bagian ini nantinya akan diolah menggunakan analisa statistika deskriptif.

Analisis ini memiliki kegunaan pokok untuk melakukan pengecekan terhadap input data, mengingat bahwa analisis ini akan menghasilkan resume data secara umum (Santoso, 1991). Seperti berapa banyak jumlah responden laki-laki dan perempuan. Disamping itu, analisis ini juga memiliki kegunaan untuk menyediakan informasi data dan demografi data baik dengan menggunakan diagram maupun grafik. Masih dalam konteks statistika deskripsi, selanjutnya akan dianalisis pula dengan menggunakan tabel dan grafik.

Setelah selesai dengan analisis deskriptif, selanjutnya adalah proses pengolahan data analisis *Willingness To Pay* yang berkaitan dengan keinginan membayar responden sesuai dengan pelayanan *busway* yang mereka terima. Adapun tahapan-tahapan langkah pengerjaan diawali dengan *entry data*, editing, tabulasi dan perhitungan statistik (Santoso, 1991).

HASIL DAN PEMBAHASAN

Karakteristik Responden

Berdasarkan data primer yang didapat melalui penyebaran kuesioner kepada 750 responden, dapat diidentifikasi karakteristik responden dilihat dari variabel sosio-ekonomi dan penggunaan *busway*.

Sebagian besar responden atau 56,53% adalah pria, sedangkan sisanya sebesar 43,47% merupakan wanita. Menurut usia, sebagian besar responden berusia 21 sampai dengan 40 tahun (83,33%), berusia kurang dari 21 tahun (11,47%), 41-50 tahun (4%), berusia di atas 60 tahun (5%), berusia antara 51 – 60 tahun (0,53%). Dilihat dari jenis pekerjaannya, 43,47% responden merupakan pegawai swasta, 17,87% mahasiswa/ pelajar, 16,67% PNS, sisanya sebanyak 11,07% merupakan wiraswasta/ pengusaha. Dilihat dari tingkat penghasilan per bulan, sebagian besar responden atau 51,47% berpenghasilan antara Rp. 1.000.001-Rp. 1.500.001, 32,13% responden di atas Rp. 1.500.000, 11,07% antara Rp. 500.001-Rp. 1.000.000 dan hanya 5,33% di bawah Rp. 500.000.

Dalam kaitan dengan frekuensi penggunaan busway setiap minggu, 61,20% responden tidak mempunyai frekuensi penggunaan yang tetap, 20% menggunakannya hampir setiap hari, 10,53% menggunakannya 1 sampai 3 kali dan 8,27% bepergian dengan *busway* lebih dari 6 kali dalam seminggu. Penggunaan busway tersebut dilakukan untuk berbagai keperluan, 43,60% untuk bekerja, 44% untuk rekreasi dan hiburan, 6,53% untuk kuliah/ sekolah, 4,80% untuk bisnis dan sisanya 1,07% tidak untuk keperluan spesifik. Sebagian besar responden atau 58,93% responden menggunakannya pada hari kerja (Senin s.d Jum'at).

Analisis Persepsi Responden terhadap Waktu Tunggu Kedatangan Bus Transjakarta

Dari persepsi responden mengenai waktu tunggu kedatangan *busway*, seperti terlihat dalam tabel 2. Persepsi responden mengenai waktu tunggu kedatangan *busway* sebesar 36,67% responden menilai waktu tunggu kedatangan *busway* dengan interval waktu 6 – 10 menit, kemudian diikuti dengan interval waktu 11 – 15 menit sebesar 34,13%.

Tabel 2. Persepsi Responden Mengenai Waktu Tunggu Kedatangan *Busway*

No	Interval	Frekuensi	Persentase (%)
1.	< 5 menit	65	8,67
2.	6 – 10 menit	275	36,67
3.	11 – 15 menit	256	34,13
4.	16 – 20 menit	88	11,73
5.	21 – 25 menit	39	5,20
6.	26 – 30 menit	27	3,60

Sumber : Pengolahan Data, 2010

Analisis Tarif (*Willingness To Pay* (WTP))

Dari persepsi responden mengenai tarif *busway* yang diinginkan, seperti terlihat dalam tabel 3 berikut.

Tabel 3. Persepsi Responden Mengenai Tarif *Busway*

No	Interval (Rp)	Frekuensi	Persentase (%)
1.	? 1500	1	0,13
2.	1501 – 2000	79	10,53
3.	2001 – 2500	114	15,20
4.	2501 – 3000	248	33,07
5.	3001 – 3500	275	36,53
6.	3501 – 4000	34	4,53

Sumber : Pengolahan Data, 2010

Persepsi responden mengenai tarif *busway* yang diinginkan sesuai dengan waktu tunggu kedatangan *busway* adalah 36,53% persepsi awal tarif dengan interval Rp 3001 – Rp 3500 atau sesuai dengan tarif yang berlaku sekarang. WTP awal responden berkisar antara Rp 1500 sampai dengan Rp 4.000. Jika WTP responden ditetapkan pada posisi tarif Rp. 1.500 maka semua responden mau membayar tarif tetapi jika ditetapkan pada posisi tarif Rp 4.000 hanya 4,53% responden yang bersedia membayar.

Skenario Tarif dan *Headway*

Dari persepsi responden mengenai skenario tarif dan *headway* (waktu tunggu kedatangan) *busway* yang diinginkan, seperti terlihat dalam Tabel 4 dan Gambar 2 berikut ini.

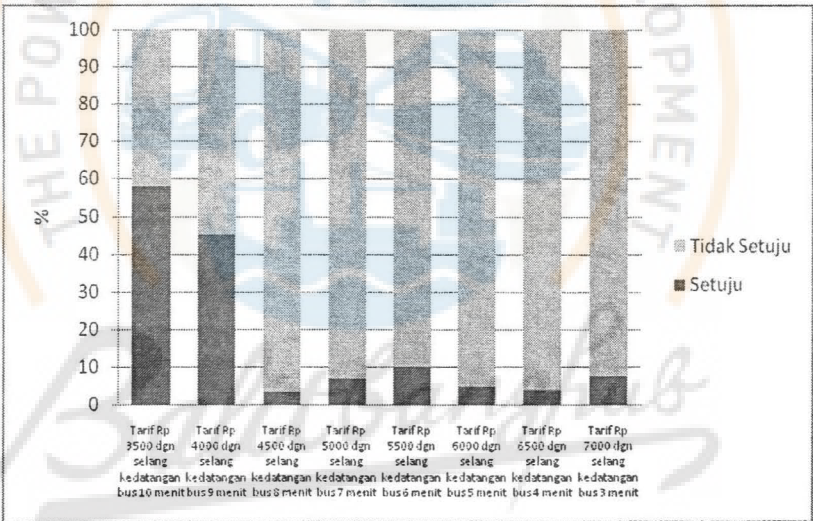
Hasil dari skenario mengenai perubahan tarif seiring dengan perubahan waktu kedatangan (*headway*) antara *busway* satu dengan *busway* lainnya terlihat bahwa sebesar 57,73% responden bersedia menggunakan *busway* dengan tarif Rp 3500 dengan waktu tunggu 10 menit, sedangkan 42,27% responden tidak bersedia membayar. Tetapi jika tarif dinaikkan menjadi Rp 4.000 dan selang waktu kedatangan bus adalah 9 menit atau 1 menit lebih cepat dari waktu semula, maka 45,2% responden bersedia menggunakan *busway*. Namun jika tarif

dinaikkan sebanyak Rp. 500 sampai mencapai tariff Rp. 7.000 dengan waktu yang dipersingkat dengan interval waktu 1 menit sampai mencapai selang waktu kedatangan 3 menit maka responden yang bersedia membayar hanya berkisar 10% dari seluruh responden.

Tabel 4. Persepsi Responden Mengenai Skenario Tarif dan Headway Busway

No	Skenario	Penilaian	Persentase (%)
1.	Tarif Rp 3500 dan waktu tunggu 10 menit	Setuju	57,73
		Tidak Setuju	42,27
2.	Tarif Rp 4000 dan waktu tunggu 9 menit	Setuju	45,2
		Tidak Setuju	54,8
3.	Tarif Rp 4500 dan waktu tunggu 8 menit	Setuju	3,33
		Tidak Setuju	96,27
4.	Tarif Rp 5000 dan waktu tunggu 7 menit	Setuju	7,07
		Tidak Setuju	92,93
5.	Tarif Rp 5500 dan waktu tunggu 6 menit	Setuju	10,13
		Tidak Setuju	89,87
6.	Tarif Rp 6000 dan waktu tunggu 5 menit	Setuju	4,8
		Tidak Setuju	95,2
7.	Tarif Rp 6500 dan waktu tunggu 4 menit	Setuju	3,87
		Tidak Setuju	96,13
8.	Tarif Rp 7000 dan waktu tunggu 3 menit	Setuju	7,6
		Tidak Setuju	92,4

Sumber : Pengolahan Data, 2010



Gambar 2. Persepsi Responden Mengenai Skenario Tarif dan Headway Busway

Dari pengolahan data, dapat diketahui bahwa sebenarnya responden tidak mempermasalahkan *headway busway*. Demikian pula pada tarif yang ditawarkan apabila *headway busway* di persingkat, sebagian besar responden hanya bersedia membayar kenaikan tarif sebesar Rp. 500 dari tarif saat ini Rp. 3.500 dengan *headway* 9 menit atau 1 menit lebih cepat dari *headway* rata-rata saat ini. Responden menganggap bahwa pelayanan yang diberikan oleh *busway* jauh lebih baik daripada pelayanan yang diberikan oleh angkutan

umum lainnya, baik dari segi tarif maupun kenyamanan. Rute *busway* juga hampir melayani seluruh kawasan di Jakarta, ditambah dengan akan dioperasikannya koridor 8, 9, dan 10. Selain itu, dengan membayar Rp. 3.500 memungkinkan penumpang *busway* berpindah dari koridor satu dengan koridor lainnya tanpa harus membeli karcis lagi sehingga muncul istilah "Rp. 3.500 keliling Jakarta".

PENUTUP

A. Kesimpulan

Dari hasil analisis, dapat ditarik kesimpulan sebagai berikut:

1. Persepsi responden mengenai waktu tunggu kedatangan busway sebesar 36,67% responden menilai waktu tunggu kedatangan busway dengan interval waktu 6 – 10 menit dan kemudian diikuti dengan interval waktu 11 – 15 menit sebesar 34,13%.
2. Menurut persepsi responden mengenai tarif busway yang diinginkan sesuai dengan waktu tunggu kedatangan busway adalah 36,53% persepsi awal tarif dengan interval Rp 3001– Rp 3500 atau sesuai dengan tarif yang berlaku sekarang. Dimana WTP awal responden berkisar antara Rp 1500 sampai dengan Rp 4.000. Jika WTP responden ditetapkan pada posisi tarif Rp. 1.500 maka semua responden mau membayar tarif tetapi jika ditetapkan pada posisi tarif Rp 4.000, hanya 4,53% responden yang bersedia membayar.
3. Skenario mengenai perubahan tarif seiring dengan perubahan waktu tunggu kedatangan (*headway*) busway terlihat bahwa sebesar 57,73% responden bersedia menggunakan busway dengan tarif Rp 3500 dan waktu tunggu 10 menit, sedangkan 42,27% responden tidak bersedia. Tetapi jika tarif dinaikkan menjadi Rp 4.000 dan waktu tunggu 9 menit, maka hanya 45,2% responden bersedia menggunakan busway.
4. Pada mulanya *busway* dimaksudkan untuk mengurangi jumlah pengendara kendaraan pribadi sehingga kemacetan di Jakarta dapat berkurang, namun dalam pelaksanaannya tidak terjadi pengurangan jumlah pengendara kendaraan pribadi. Penumpang *busway* adalah penumpang kendaraan umum yang berpindah moda.

B. Saran

1. Tarif *busway* yang saat ini berlaku masih dapat dipertahankan karena masih terjangkau oleh penumpang, tetapi perlu ditingkatkan kualitas pelayanannya yang utama, diantaranya faktor waktu tunggu kedatangan (*headway*) bus dipersingkat dengan menambah armada bus dan frekuensinya.
2. Responden yang terjaring di beberapa halte *busway* merupakan pengguna kendaraan umum, sehingga perlu dilakukan penelitian kembali terhadap opini pengguna kendaraan pribadi. Dengan demikian diharapkan dapat diketahui persepsi pengguna kendaraan pribadi terhadap pelayanan *busway* dan kemungkinan mereka untuk beralih moda.
3. Perlu penelitian khusus yang dilakukan pada jam puncak (*peak hour*) dan jam tidak puncak (*non peak hour*) sehingga dapat diketahui perbedaan preferensi pengguna *busway*

adap headway busway antara kedua waktu tersebut.

DAFTAR PUSTAKA

- Haldianto, B. (2006) : *Analisis dan Strategi Peningkatan Kualitas Pelayanan jasa Penumpang Bus Jakarta Menggunakan Metode QFD Studi Kasus Busway Jakarta Kota-Blok M*, Tesis Magister Transportasi, Institut Teknologi Bandung.
- Manheim, M.L. (1979) : *Fundamentals of Transportation System Analysis*, Volume I, Basic Concept, The MIT Press, Cambridge.
- Morlok, E.K. (1991) : *Pengantar Teknik dan Perencanaan Transportasi*, Terjemahan Yani Sianipar, Penerbit Erlangga, Jakarta.
- Neuman, W.L. (2006) : *Social Research Methods Qualitative and Quantitative Approaches*, 6th Edition, Aalyn and Bacon, Boston.
- Santoso, S. (2001) : *Buku Latihan SPSS Statistik Parametrik*, Penerbit PT. Gramedia, Jakarta.
- Sekaran, U. (2003) : *Research Methods for Business A Skill Building Approach*, 4th Edition, John Wiley & Sons, United Kingdom.
- Taha, H.A. (1996) : *Operation Research*, 4th Edition, Wadsworth Publishing Company, Belmont, California.
- Tamin, O.Z. (2008) : *Perencanaan, Pemodelan dan Rekayasa Transportasi: Teori, Contoh Soal dan Aplikasi*, Penerbit ITB, Bandung.
- Walpole, R.E. (1992) : *Pengantar Statistika*, Edisi ke-3, Penerbit PT. Gramedia, Jakarta.
- *) Lahir di Lintau, 9 Juli 1962. S1 Teknik Sipil Transportasi ITB. S2 Sistem dan Teknik Jalan Raya - ITB dan DEA Economie du Transport - ENIPE/Universite Lumierre Lyon II. Peneliti Muda Bidang Transportasi Jalan di Badan Litbang Perhubungan. Saat ini menjabat sebagai Kepala Bagian Perencanaan Setbadan Litbang Perhubungan.